

RECHTSLEER

DOCTRINE

VERVOER/TRANSPORT

Vervoerrechtelijke aspecten van platooning: nieuwe wagens, oude wetten?

Wouter Verheyen¹

Hoofdstuk I. Platooning?	524
Hoofdstuk II. Impact op aansprakelijkheid.	524
<i>Afdeling 1. Schade direct gevolg van platooning</i>	525
§ 1. <i>Fout leider of volgende vrachtwagens</i>	525
§ 2. <i>Defect platooningssysteem</i>	525
<i>Afdeling 2. Externe schadeoorzaak tijdens platooning</i>	526
Hoofdstuk III. Impact op omvang schadevergoeding.	527
Hoofdstuk IV. Impact op verhaalsmogelijkheid	528
<i>Afdeling 1. Platooningovereenkomst beheerst door vervoerregimes?</i>	529
§ 1. <i>Platooning onder CMR?</i>	529
§ 2. <i>Platooning in het intern recht?</i>	530
§ 3. <i>Platooning in het Nederlands recht.</i>	530
<i>Afdeling 2. Andere mogelijke kwalificaties?</i>	531
<i>Afdeling 3. Synthese en gevolgen?</i>	531
§ 1. <i>Hypothese I: toepasselijkheid CMR</i>	531
§ 2. <i>Hypothese II: aanbevelingen voor contractsluiting bij niet-toepasselijkheid CMR</i>	532
A. <i>Aansprakelijkheid</i>	532
B. <i>Schadevergoeding</i>	533
Conclusie	533

SAMENVATTING

Tijdens het voorzitterschap van de EU in 2016, wil Nederland grote stappen zetten in de ontwikkeling van platooning in Europa². Half maart 2016³ vonden de eerste tests plaats op de Belgische wegen. Dergelijke praktijktesten tonen dat technologische ontwikkeling al zeer ver staat. Echter, een domein waar nog veel onderzoek en ontwikkeling vereist is, is op het vlak van de juridische implementatie van platooning. Daarbij rijzen zowel vragen voor wat betreft de toelating tot het wegverkeer als extracontractuele aansprakelijkheid bij verkeersongevallen.

In deze bijdrage ligt de focus echter bij een derde belangrijke vraag: de vervoerrechtelijke aspecten van platooning. Daarbij gaan we in op de drie belangrijkste vragen voor de vervoerder: 1) wat is de impact van platooning op de aansprakelijkheidspositie tegenover de ladingbelanghebbende, 2) wat is de impact op mijn gehoudenheid (schadevergoeding) en 3) welke regresmogelijkheden zijn er tegenover de leider bij eventuele schade tijdens platooning? Moei-

¹ Universitair Docent Erasmus Universiteit Rotterdam, Lector Odisee UC.

² Zie de hiervoor opgerichte website: www.eutruckplatooning.com.

³ “Zelfrijdende trucks op Vlaamse wegen”, De Standaard, 7 maart 2016, www.standaard.be/cnt/dmf20160306_02167836.

lijkheid bij het antwoorden van deze vragen, vormt het feit dat het CMR-verdrag, dat klassiek de contractuele verhoudingen in het wegvervoer dwingend beheerst, dateert van 1956 en de verdragsluitende partijen zelfs niet konden dromen van deze evolutie. Dat maakt beoordeling van toepasselijkheid en evaluatie van de gevolgen van toepasselijkheid moeilijk en soms ook speculatief.

RÉSUMÉ

Pendant sa présidence de l'UE, les Pays-Bas veulent faire de grands progrès dans le domaine du platooning en Europe⁴. Mi-mars 2016, les premiers tests de platooning ont eu lieu sur les routes belges⁵. Ces tests indiquent que le développement technologique est très avancé dans ce domaine. En revanche, beaucoup de recherche et de développement sont encore nécessaires en ce qui concerne le cadre juridique applicable. Ici, des questions se posent en ce qui concerne l'admission à la route, ainsi que la responsabilité délictuelle.

La présente contribution examine une troisième question: les conséquences contractuelles de platooning. Plus précisément, l'article traite des trois questions les plus importantes pour le transporteur: 1) l'impact du platooning sur la responsabilité contractuelle en relation avec la cargaison; 2) l'indemnisation en cas de responsabilité et 3) la possibilité de recours contre le leader en cas de responsabilité. Ce qui complique la réponse à ces questions est que la CMR date de 1956 et n'adresse donc pas de manière explicite le cas du platooning. Il en résulte que la réponse aux questions précitées est parfois incertaine ou même spéculative.

HOOFDSTUK I. PLATOONING?

1. Bij platooning vormen verschillende vrachtwagens een wegrein, waarbij de navigatie van de volvoertuigen in meer of mindere mate wordt verricht door het eerste voertuig (hierna de leider)⁶. Bij huidige tests neemt de chauffeur van het eerste voertuig via radar, gps en een wifi-sigitaal de longitudinale controle van de achterrijdende voertuigen (hierna de volvoertuigen) over (snelheidsbepaling) (fase I). Dat heeft als potentieel voordeel dat er minder ongelukken plaatsvinden die voortvloeien uit plotse snelheidswijzigingen of remmanoeuvres van voorliggend voertuigen⁷. Een bijkomend voordeel is dat de volgafstand verkleind kan wor-

den – doel is een verkleining van 3 seconden naar 0,3 seconde –, wat reductie van brandstofgebruik tot gevolg heeft⁸. In de toekomst is het echter de bedoeling dat de leider de volledige controle van de volvoertuigen overneemt en dus ook bijvoorbeeld bochten en ontwijkingsmanoeuvres voor alle volvoertuigen neemt (fase II)⁹. Nadat de chauffeurs van volvoertuigen in deze tweede fase nog altijd zelf achter het stuur zullen zitten, is dat in fase III ook niet meer vereist¹⁰. Daarmee zouden chauffeurs van volvoertuigen op lange termijn zelfs hun rusttijden kunnen vervullen tijdens de platooning¹¹.

HOOFDSTUK II. IMPACT OP AANSPRAKELIJKHEID

2. De wegvervoerder wordt vermoed aansprakelijk te zijn voor schade die ontstaat tussen inontvangstneming en aflevering (art. 17 CMR). Bij schade die resulteert uit een verkeersongeval, zal de vervoerder zich echter steeds trachten te beroepen op de algemene *force majeure*-bepaling (art. 17, lid 2 *in fine* CMR). Luidens dat artikel is de vervoerder niet

aansprakelijk voor schade die werd veroorzaakt door “omstandigheden, die de vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen”. In de praktijk is het echter zeer moeilijk, zo niet onmogelijk om een succesvol beroep te doen op deze onthefingsgrond¹². De vervoerder moet in een dergelijke situatie

⁴ Zie de hiervoor opgerichte website: www.eutruckplatooning.com.

⁵ “Zelfrijdende trucks op Vlaamse wegen”, De Standaard, 7 maart 2016, www.standaard.be/cnt/dmf20160306_02167836.

⁶ R. JANSEN, H. ZWIJENBERG, I. BLANKERS en J. DE KRUIJFF, “Truck platooning, driving the future of transportation”, TNO, februari 2015, 4.

⁷ R. JANSEN, H. ZWIJENBERG, I. BLANKERS en J. DE KRUIJFF, “Truck platooning, driving the future of transportation”, TNO, februari 2015, 24.

⁸ R. JANSEN, H. ZWIJENBERG, I. BLANKERS en J. DE KRUIJFF, “Truck platooning, driving the future of transportation”, TNO, februari 2015, 23.

⁹ R. JANSEN, H. ZWIJENBERG, I. BLANKERS en J. DE KRUIJFF, “Truck platooning, driving the future of transportation”, TNO, februari 2015, 16.

¹⁰ Zie voor een overzicht van de verschillende stappen in automatisering: R. JANSEN, H. ZWIJENBERG, I. BLANKERS en J. DE KRUIJFF, “Truck platooning, driving the future of transportation”, TNO, februari 2015, 6.

¹¹ R. JANSEN, H. ZWIJENBERG, I. BLANKERS en J. DE KRUIJFF, “Truck platooning, driving the future of transportation”, TNO, februari 2015, 24.

¹² Zie voor uitgebreide rechtspraak op dit punt: P. RUBENS en R. DE WIT, “De overeenkomst van wegvervoer” in A. POELMANS (ed.), “Overzicht van rechtspraak. Vervoersrecht (1976-2012)”, TPR 2013, (1607) 1912; W. VERHEYEN, “Sont les excuses faites pour s'en servir?”, (74) *W&W* 2014, 7-9; K.H. THUME, *Kommentar zur CMR*, 409.

immers bewijzen uiterste voorzichtigheid aan de dag te hebben gelegd¹³. Dat wil echter niet zeggen dat de schade absoluut onvermijdbaar moet zijn. Het Antwerpse hof van beroep positioneerde deze zorgvuldigheidsstandaard tussen “de vereiste om elk denkbare maatregel te nemen om schade te vermijden aan de ene kant en de verplichting om redelijk te handelen overeenkomstig de voorzichtige normale praktijk aan de andere kant”¹⁴.

3. Bij de beoordeling van de mogelijkheid van een succesvol beroep op overmacht bij schade ingevolge een verkeersongeluk tijdens platooning moet een onderscheid worden gemaakt tussen twee typesituaties. Vooreerst kan de schade rechtstreeks een gevolg zijn van de platooning, zoals een technisch falen van de software of een defect van een ander voertuig in de platoon. Een tweede hypothese betreft de situatie waar er een volledig aan platooning externe schadeoorzaak is, zoals een ongeval waarbij een voertuig dat geen deel uitmaakt van de platoon in fout is.

Afdeling 1. Schade direct gevolg van platooning

4. Schade kan in twee situaties een direct gevolg zijn van platooning. Dat is in de eerste plaats het geval wanneer de leidende vrachtwagen een fout begaat en daarmee schade aanricht aan de volgvooertuigen. Een tweede mogelijkheid is dat het platooningssysteem zelf faalt en dat dit schade tot gevolg heeft. Hoewel de schadeoorzaak in dergelijke situaties vreemd is aan de vervoerder zelf, kan hij in geen van beide gevallen een succesvol beroep doen op overmacht *ex* artikel 17, lid 3 *in fine* CMR. Immers, een succesvol overmachtbegrip is niet mogelijk indien de schade wordt veroorzaakt door ondergeschikten of aangestelden (art. 3 CMR), of indien ze resulteert uit een defect aan het voertuig (art. 17, lid 3 CMR).

§ 1. Fout leider of volgende vrachtwagens

5. Een fout van de leider kan geen overmacht uitmaken, nu ingevolge artikel 3 CMR, de vervoerder aansprakelijk is voor ondergeschikten en aangestelden, alsook voor eenieder die voor de uitvoering van het vervoer wordt ingeschakeld. Het relevante criterium om te bepalen of iemand als hulpper-

soon moet worden beschouwd, is volgens de Nederlandse Hoge Raad¹⁵ of diens “*hulp wordt gebruikt bij de uitvoering van de verbintenis ten aanzien waarvan de aansprakelijkheid in het geding is*”. Een vergelijkbaar criterium wordt ook door de Belgische feitenrechtters gehanteerd¹⁶. Vermits de leider bij platooning steeds een rol op zich neemt in de navigatie van het voertuig en dus in de uitvoering van de verbintenis om te vervoeren, moet hij beschouwd worden als een persoon die voor de uitvoering van het vervoer wordt ingeschakeld. Nu de vervoerder aansprakelijk is voor de leider, kan hij zich vanzelfsprekend niet beroepen op diens fouten om aansprakelijkheid te ontlopen.

6. Voor wat betreft de fout van een andere vrachtwagen in het peloton, is het antwoord op deze vraag afhankelijk van het design van het platooningssysteem. Indien de volgende vrachtwagens slechts in verbinding staan met de leider voor de positiebepaling, maar niet met elkaar, kan worden verdedigd dat de andere vrachtwagens vreemd zijn aan de uitvoering van het vervoer. Een fout van een andere volgvooertuig kan in deze situatie dan ook overmacht uitmaken. Dat geldt naar onze mening overigens ook indien deze andere vrachtwagen voordien optrad als leider, nu de vervoerder slechts aansprakelijk is voor ondergeschikten of aangestelden wanneer deze personen handelen in de uitvoering van hun werkzaamheden¹⁷, dat is de uitvoering van het vervoer van de vervoerder van wie de aansprakelijkheid in het geding is. Wanneer een vrachtwagen zich in het peloton bevindt, is hij hier niet meer mee bezig.

7. De situatie is voor wat betreft deze volgvooertuigen echter minder duidelijk indien de navigatie gebeurt door middel van een netwerksysteem dat ook alle volgvooertuigen met elkaar in verbinding stelt. Onzeker is daarbij of de louter communicatie met de andere volgvooertuigen, gericht op het vermijden van onderlinge aanrijdingen, volstaat voor een kwalificatie als hulppersoon.

§ 2. Defect platooningssysteem

8. Een defect aan de platooningssysteem, kan vanzelfsprekend grote schade tot gevolg hebben. Voor de vervoerder zou het zeer nuttig zijn moest hij aansprakelijkheid in dergelijke situatie kunnen ontlopen. Artikel 17, lid 3 CMR staat

¹³. Antwerpen 4 april 2011, 2009/AR/2802 (n.g.). Zie over de Engelse invulling van dit criterium de landmark-cases *Q Michael Galley Footwear Ltd. / Dominic Iaboni*, *All ER* 1982, 200; *QB* 30 januari 19985, *J.J. Silber Ltd. / Islander Trucking Ltd*, 2 *Lloyd's Rep.* 1985, 243. Zie met een uitgebreide bespreking: M.A. CLARKE, *International carriage of goods by road: CMR*, 2014, 230-233; I. CARR, *International trade law*, Londen, Routledge, (5) 2014, 361.

¹⁴. Antwerpen 3 oktober 2005, *ETL* 2006, 284. Deze standaard wordt ook letterlijk gebruikt in *QB* 30 januari 19985, *J.J. Silber Ltd. / Islander Trucking Ltd*, 2 *Lloyd's Rep.* 1985, 243.

¹⁵. HR 14 juni 2002, *Geldnet / Kwantum*, *NJ* 2002, 495. Zie hierover ook: M.H. CLARINGBOULD, *Toelichting op de AVC 2002*, Den Haag, Stichting Vervoeradres, 2015, 130-131.

¹⁶. Zo valt hieronder bv. ook de magazijnhouder (Brussel 21 januari 2000, *TBH* 2000, 578) en zelfs de stuwadoor, zo de vervoerder deze verbintenis op zich heeft genomen (Antwerpen 10 mei 1999, *RHA* 2000, 212).

¹⁷. Nochtans moet dit ruim worden geïnterpreteerd, zodat ook een onrechtstreekse band volstaat (Brussel 1 december 2010, *TBH* 2012, 810; zie ook: P. RUBENS en R. DE WIT, “De overeenkomst van wegvervoer” in A. POELMANS, “Overzicht van rechtspraak. Vervoersrecht (1976-2012)”, *TPR* 2013, (1607) 1896).

echter in de weg aan een succesvol beroep op overmacht wanneer schade volgt uit een defect aan het voertuig¹⁸. De vraag kan hier rijzen of het platooningstelsel moet worden beschouwd als onderdeel van het voertuig.

9. Deze discussie is bijvoorbeeld irrelevant bij toepasselijkheid van het Nederlands recht¹⁹. Artikel 1098, tweede lid BW staat immers niet alleen in de weg aan een beroep vanwege de vervoerder op een defect aan het voertuig, maar ook aan het materiaal waarvan de vervoerder zich bedient²⁰. Artikel 17, lid 3 CMR bevat geen dergelijke uitbreiding tot het materiaal waarvan de vervoerder zich bedient. Bovendien is de vraag of een storing van een dergelijk navigatiesysteem een gebrek aan het voertuig uitmaakt, niet uitdrukkelijk beantwoord in de rechtspraak. Toch lijken er ook hier verschillende argumenten mogelijk voor de ladingbelanghebbende om een succesvol beroep op overmacht door de vervoerder te verhinderen.

10. In de eerste plaats is een defect voertuig in essentie een voertuig dat niet geschikt is om het overeengekomen vervoer te verrichten ten gevolge van een technisch falen²¹. De ladingbelanghebbende kan dan ook argumenteren dat als een voertuig niet kan functioneren zonder een bepaalde technologie, het per definitie defect is indien de technologie niet meer functioneert, ongeacht of deze technologie onderdeel uitmaakt van het voertuig of niet. Een alternatieve piste is om in dergelijke situatie te argumenteren dat een normaal zorgvuldig vervoerder in staat moet zijn om een softwaredefect op te vangen. Naarmate de rol van de individuele chauffeur tijdens de platooning verkleint, kan een dergelijk argument op termijn mogelijks niet meer worden weerhouden.

Afdeling 2. Externe schadeoorzaak tijdens platooning

11. Het is mogelijk dat hoewel de platooning perfect loopt, er een aanrijding plaatsvindt met een ander voertuig, dat in fout is. Een verkeersongeluk wordt niet automatisch gekwalificeerd als overmacht, ook niet als de tegenpartij in fout is.

Om zich succesvol op overmacht te beroepen, volstaat het dan ook niet voor de vervoerder om te bewijzen dat zijn aquiliaanse aansprakelijkheid niet in het gedrang kwam tegenover het aanrijdende voertuig²². Een te korte volgafstand²³ of een te hoge snelheid staan bijgevolg een mogelijk beroep op overmacht in de weg. Een zeer verregaand voorbeeld werd in 2009 door het Hof 's Hertogenbosch beslecht²⁴. In deze zaak verliet een vrachtwagen bij het horen van een verdacht geluid de snelweg niet, maar parkeerde zich pas verder op de pechstrook. Daar werd de vrachtwagen aangereden door een andere vrachtwagen, die te ver naar rechts reed. Omwille van de nalatige reactie op het vreemde geluid, kon de vervoerder die werd aangereden zich tegenover de ladingbelanghebbende niet op overmacht beroepen. Zeker wanneer technologie nog jong is, dreigt het risico dat de rechter hier zal oordelen dat een zelfrijdende vervoerder alerter zou zijn en sneller zelf zou hebben ingegrepen dan wanneer hij in een peloton rijdt²⁵.

12. Bij een aanrijding met een andere vrachtwagen uit het peloton, bijvoorbeeld nadat die een klapband kreeg, kan de rechter een bijkomend argument puur uit de beperkte rijafstand tussen de verschillende voertuigen in het peloton. Technische literatuur geeft immers als één van de voordelen van platooning, de technische mogelijkheid van een onderlinge afstand van maar een 0,3 seconde of 8,7 meter bij een snelheid van 80 kilometer per uur²⁶. Omwille van de optimalisering van de brandstofbesparing, is er ook een daadwerkelijke incentive om een zo korte afstand te hanteren. Onder meer de Wegcode²⁷ legt echter een minimumafstand van 50 meter op. Aan een snelheid van 90 kilometer per uur stemt dit overeen met een verplichte tussenafstand van 2 seconden. Bovendien is het louter hanteren van de wettelijke norm, niet noodzakelijk voldoende als bewijs van de vereiste zorgvuldigheid. Ook indien een dergelijke wettelijke norm ontbreekt of de wetgever de minimumafstand tussen de voertuigen verkleint bij platooning, kan de rechter, die hier overigens over een grote discretionaire bevoegdheid beschikt, nog steeds oordelen dat de vervoerder onzorgvuldig was²⁸. Zo bedraagt de stopafstand bij een snelheid van 90 kilometer

^{18.} Voor een overzicht van rechtspraak waar een succesvol beroep op overmacht hier werd geweigerd omwille van het defect, zie: P. RUBENS en R. DE WIT, "De overeenkomst van wegvervoer" in A. POELMANS, "Overzicht van rechtspraak. Vervoersrecht (1976-2012)", *TPR* 2013, (1607) 1902-1903.

^{19.} K.F. HAAK, *T&C BOEK 8 BW*, art. 8:1098, ro. 2; TS II, *Parl. Gesch.* BW Boek 8, p. 1042.

^{20.} Zie verder hierover M.H. CLARINGBOULD, *Toelichting op de AVC 2002*, Den Haag, Stichting Vervoeradres, 2015, 133.

^{21.} K.H. THUME, "Kommentar zur CMR", 2^{de} ed., *RIW* 2007, 416. De ongeschiktheid op zich (zonder technisch falen), volstaat dan weer niet, zie: Gent 20 juni 2011, *ETL* 2011, 543.

^{22.} F. PONENT, *De overeenkomst van internationaal wegvervoer/CMR*, Mechelen, Kluwer, (3) 2003, 467.

^{23.} OLG Hamburg 18 juni 2002, *OLGR Hamburg* 2003, 161; Kh. Brugge 12 oktober 1999, *ETL* 2000, 552.

^{24.} Hof 's Hertogenbosch 12 mei 2009, ECLI:NL:GHSHE:2009:BK7367, deeplinking.kluwer.nl/?param=00A309C3&cpid=WKNL-LTR-Nav2, *S&S* 2011, 11. Zie echter pro proportionele aansprakelijkheid: M.A. CLARKE, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 237.

^{25.} Zie voor een uitdrukkelijke erkenning van dit risico: T. ALKIM, "Automated Driving, Truck Platooning", *SVA-congres 2016*, www.sva.nl/sites/vervoeradres/files/PDF/presentatie_tom_alkim_rijkswaterstaat.pdf, 18.

^{26.} R. JANSEN, H. ZWIJENBERG, I. BLANKERS en J. DE KRUIFF, "Truck platooning, driving the future of transportation", *TNO*, februari 2015, 5.

^{27.} Art. 18.2 koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (*BS* 9 december 1975).

^{28.} Zie over onvoldoende afstand als beletsel aan een succesvol overmachtberoep: OLG Hamburg 18 juni 2002, *OLGR Hamburg* 2003, 161. Vgl. bv. met Hof 's-Gravenhage 3 juni 1976, *S&S* 1977, 3 (aanrijding gevolg van onvoldoende afstand/onaangepaste snelheid of gebrek aan aandacht is geen overmacht).

per uur op een droog wegdek bijvoorbeeld minstens 67,5 meter²⁹. Het respecteren van een tussenafstand van 0,3 seconden, sluit dan ook bijna noodzakelijk uit dat je op tijd kan stoppen. Opnieuw lijkt het dan ook moeilijk om bij platooning de vereiste zorgvuldigheid te bewijzen bij een kortere afstand.

13. Belangrijk daarbij is dat er grote gevolgen verbonden zijn aan deze onzorgvuldigheid. Indien de rechter oordeelt dat deze onzorgvuldigheid bijdroeg aan de aanrijding (hoe

beperkt ook), is een beroep op overmacht volledig uitgesloten³⁰. Dat was bijvoorbeeld ook het geval in de hoger vermelde zaak van het Hof 's Hertogenbosch van 2009.

14. Anderzijds zorgt de beschikbaarheid van traceerbare data omtrent de onderlinge afstand, bij een grotere tussenafstand ervoor dat de volgvoertuigen misschien zelfs sneller beweerde onzorgvuldigheid kan ontkrachten dan bij klassiek vervoer. Daartoe is vanzelfsprekend een *event data recorder* (black box) aan boord van de voertuigen vereist.

HOOFDSTUK III. IMPACT OP OMVANG SCHADEVERGOEDING

15. In principe is compensatie onder de vervoerovereenkomst beperkt tot 8,33 SDR/kg. In geval van opzet of met opzet gelijk te stellen fout (art. 29 CMR), kan deze limiet echter worden doorbroken. Datzelfde is het geval bij opzet of een met opzet gelijk te stellen fout van ondergeschikten of aangestelden (art. 29, 2. CMR). Voor de invulling van de met opzet gelijk te stellen fout verwijst CMR echter naar het door de forumstaat gehanteerde criterium. De Belgische rechtspraak aanvaardt echter geen met opzet gelijk te stellen fout³¹. Bijgevolg is doorbreking van deze limieten bij platooning veelal niet aan de orde, nu doorbreking slechts mogelijk is bij opzet. Zelfs bij een uitdrukkelijk contractueel verbod tot platooning kan de ladingbelanghebbende zich niet beroepen op doorbreking omwille van de opzettelijke contractbreuk. Belgische³² rechtspraak oordeelt hier immers net als de Nederlandse³³ dat opzet moet zien op de gevolgen en dat dus met andere woorden het aanrichten van schade moet worden beoogd.

16. Een situatie waar de aansprakelijkheidsbeperking niet van toepassing zou zijn en, hoe onwaarschijnlijk deze hypothese ook lijkt, wellicht de meest waarschijnlijke, betreft deze van wegpiraten. In de technische literatuur wordt de mogelijkheid aangehaald om op de snelweg in te pikken op

het wifi-signaal van een potentiële leider en zo (eventueel tegen vergoeding) aan platooning te doen (de zogenaamde *on the fly platooning*)³⁴. Het is zeker niet ondenkbeeldig dat analoog aan wat vandaag gebeurt bij vrachtbeursfraude, piraten gaan “vissen” op de snelweg en volgvoertuigen naar een plaats leiden waar ze deze kunnen beroven. Hoewel het hier duidelijk gaat om oplichting, geldt net zoals in deze vrachtbeursfraude-zaken³⁵ dat, vermits de oplichters door de vervoerder werden aangesteld voor de uitvoering van het vervoer, zij moeten worden beschouwd als aangestelden in de zin van artikelen 3 en 29, 2. CMR³⁶. Bijgevolg is in deze situatie dus onbeperkte aansprakelijkheid mogelijk.

17. Ook forumshopping biedt in andere situaties wellicht geen uitzicht op integrale vergoeding. Zo hanteert ook de Nederlandse rechtspraak een zeer hoge drempel opdat er sprake kan zijn van een met opzet gelijk te stellen fout³⁷. Er moet immers sprake zijn van een waarschijnlijkheidsbewustzijn bij de vervoerder³⁸. Dat wil zeggen dat de vervoerder moest weten dat de schade waarschijnlijk zou volgen uit de onvoorzichtige gedraging en dat hij die gedraging vervolgens toch stelt. De bewijslast ligt daarbij op de ladingbelanghebbende. Specifiek voor platooning zijn er hier twee punten relevant: 1) volstaat het om opzet of een daarmee

²⁹. D. CHRISTIAENS, “Invloed van de snelheid in een verkeersongeval” in D. VAN TRIMPONT, *Snelheid en sturen onder invloed*, Brugge, die Keure, 2007, 209.

³⁰. Zie M.H. CLARINGBOULD, *Toelichting op de AVC 2002*, Den Haag, Stichting Vervoeradres, 2015, 126. Zie voor België: Brussel 9 januari 1978, *RHA* 1977, 381; P. RUBENS en R. DE WIT, “De overeenkomst van wegvervoer” in A. POELMANS, “Overzicht van rechtspraak. Vervoersrecht (1976-2012)”, *TPR* 2013, (1607) 1913.

³¹. Cass. 27 januari 1995, C.94.0105.N, *Arr. Cass.* 1995, 61.

³². Brussel 17 oktober 1996, *ETL* 1996, 840.

³³. HR 11 oktober 2002, ECLI:NL:HR:2002:AE2120; zie ook Rb. Arnhem 18 mei 2000, ECLI:NL:RBARN:2000:AA5952, *S&S* 2001, 46 IDIT n. 40956 (schending instructies niet door Frankrijk te rijden leidt niet tot doorbreking van de limieten).

³⁴. R. JANSEN, H. ZWIJENBERG, I. BLANKERS en J. DE KRUIJFF, “Truck platooning, driving the future of transportation”, *TNO*, februari 2015, 14.

³⁵. Gerechtshof 's Hertogenbosch 15 april 2014 ECLI:NL:GHSHE:2014:1068, *S&S* 2014, 116. Zie ook over deze zaak: W. VERHEYEN, “Vervoerder (meestal?) onbeperkt aansprakelijk bij teleroute-fraude”, *IHT*, 2015/0, 123-128. Zie voor een ander geval met vergelijkbare feiten: Rb. Roermond 30 november 2011, ECLI:NL:RBROE:2011:3588, *DHL / Ingram*, *S&S* 2013, 101.

³⁶. Rechtspraak staat hier algemeen overigens een zeer ruime invulling voor, waarbij volstaat dat de handeling van de ondergeschikte, zelfs onrechtstreeks, in verband staat met de uitoefening van zijn werkzaamheden (zie hierover: P. RUBENS en R. DE WIT; “De overeenkomst van wegvervoer” in A. POELMANS (ed.), “Overzicht van rechtspraak. Vervoersrecht (1976-2012)”, *TPR* 2013, (1607) 1896. Zie bv. Brussel 1 december 2010, *TBH* 2012, 810 (diefstal met hulp van werknemer buiten werkuren, enkel slaagkans dankzij bezit sleutel, daar is de vervoerder toch aansprakelijk).

³⁷. Haak stelt in dat verband dat: “Genoemde arresten stellen ladingbelanghebbenden voor bijna onmogelijke problemen bij het leveren van het bewijs van het subjectieve bewust zijn.” (K.F. HAAK, “Artikel 8:1108 BW”, *T&C BW*).

³⁸. HR 5 januari 2001, *Cigna / Overbeek*, *S&S* 2001, 61, *NJ* 2001, 391 en HR 5 januari 2001, *Philip Morris / Van de Graaf*, *S&S* 2001, 62, *NJ* 2001, 392, noot K.F. HAAK; K.F. HAAK, “Artikel 8:1108 BW”, *T&C BW*.

gelijk te stellen fout in hoofde van de leider of een andere vrachtwagen in het peloton te bewijzen om integrale vergoeding te verkrijgen en 2) kan het gebruik van platooning op zich reeds een met opzet gelijk te stellen zware fout uitmaken.

18. Een zeer verregaand argument voor de ladingbelanghebbende in een procedure voor een buitenlandse rechter, is om te bepleiten dat indien de schade ontstond tijdens platooning, dit steeds een met opzet gelijk te stellen zware fout uitmaakt. Opdat een dergelijke actie succesvol kan zijn voor een Nederlandse rechter, moet het echter gaan om een wel zeer prematuur gebruik van platooning. Het louter respecteren van een zeer korte afstand (zoals de hoger vermelde 0,3 seconde) lijkt daarentegen niet voldoende. In dat geval is bij

een klapband van een voorrijdend voertuig een aanrijding waarschijnlijk. Vermits de bestuurder zich bewust moet zijn van de risicotename die hieruit voortvloeit, is de eerste voorwaarde daarmee vervuld. Het is echter weinig waarschijnlijk dat één van de voorrijdende voertuigen effectief een klapband zal krijgen, waardoor er geen sprake is van een waarschijnlijkheid van de schade en het vereiste waarschijnlijkheidsbewustzijn dus ook niet voorhanden is. Het is immers niet alleen vereist dat de gestelde gedraging gevaarlijk is, maar ook dat de kans dat het risico zich voltooit aanzienlijk groter is dan dat dit niet gebeurt³⁹. In bijvoorbeeld het Verenigd Koninkrijk⁴⁰ of Duitsland⁴¹ lijkt een doorbreking van de aansprakelijkheidsbeperking in dergelijke situatie meer kansen te hebben.

HOOFDSTUK IV. IMPACT OP VERHAALSMOGELIJKHEID

19. Bij schade tijdens platooning bij een volgvoertuig, zou deze vervoerder zijn schade, met inbegrip van de aan de ladingbelanghebbende betaalde schadevergoedingen, kunnen trachten te verhalen op de leider van de platoon. Die optie is met name aantrekkelijk wanneer beide voertuigen niet tot dezelfde onderneming behoren.

20. Voor het beoordelen van een mogelijke aansprakelijkheid van de leider van de platoon bij schade tijdens de platooning is de aard van de relatie tussen beide partijen bepalend. Indien in deze relatie, net zoals tussen ladingbelanghebbende en vervoerder CMR van toepassing is, is er voor partijen slechts beperkte mogelijkheid om die aansprakelijkheidsblootstelling te beïnvloeden. Bij afwezigheid van dwingende regels kunnen partijen daarentegen zelf contractuele clausules opnemen en de aansprakelijkheidsblootstelling modeleren.

21. Ook op dit punt zal het uiteindelijke design van de platooningstechniek en dan met name de mate van controle door de leider een grote rol spelen. Terwijl de leider bij huidige

experimenten vaak louter als snelheidsregelaar functioneert, zal hij in de toekomst de navigatie van het voertuig volledig kunnen overnemen⁴². Een dergelijke uitbreiding van de controle kan de aard van de overeenkomst tussen de partijen wijzigen. Bovendien lijkt ook, zo geen wetgevende, minstens een rechterlijke dynamiek mogelijk ten opzichte van de kwalificatie van platooningovereenkomsten. Platooning staat immers ver af van ons hedendaags juridisch begrippenarsenaal. Dat vereist voor de rechter dan ook een moeilijke oefening, waarbij klassieke concepten moeten worden ingevuld rekening houdend met onze hedendaagse realiteit. Daarbij duurt het vaak even voor er een vaste lijn in de rechtspraak is⁴³.

22. Onder deze titel wordt eerst onderzocht of een platooningovereenkomst wordt beheerst door klassieke transportregimes, dan wel welke alternatieve kwalificaties mogelijk zijn. Op basis van deze mogelijke kwalificaties wordt de aansprakelijkheidsimpact geanalyseerd en worden, waar mogelijk suggesties gedaan voor contractuele clausules omtrent aansprakelijkheid en schadevergoeding.

³⁹. Zie de hoger vermelde rechtspraak.

⁴⁰. *CA Jones / Bencher Lloyd's, Rep.* 1986, 54; *CA Texas Instruments Ltd. / Nasan Ltd, Lloyd's Rep.* 1991, 146; CA 18 april 1997, *Lacey's Footwear Ltd. / Bowler International Freight Ltd. Lloyd's, Rep.* 1997, 369; CA 2 mei 2007, A3/2006/1698, *TNT Global Spa / Denfleet International Ltd, EWCA Civ* 2007; 405; HOL 16 mei 2007, *Datec Electronic Holdings Ltd / United Parcels Service Ltd*, 1325, *All ER* 2007, 765, *All ER (Comm)* 2007, 1067, *Bus. L.R.* 2007, 1291, *Lloyd's Rep.* 2007, 114, *C.L.C.* 2007, 720, *R.T.R.* 2007, 40, *S.J.L.B.* 2007, 670, *Times*, 18 May 2007; M.A. CLARKE en D. YATES, *Contracts of carriage by land and air*, 2^{de} ed., Londen, Informa, 2008, 35 (met verwijzing naar de veelvuldig gebruikte *red light test*: volgens deze test is er aanleiding tot doorbreking wanneer een vrachtwagenchauffeur bewust door een rood licht rijdt, ook al meent hij dat er geen tegenligger gaat aankomen); P.M. BUGDEN en S. LAMONT-BLACK, *Goods in transit and freight forwarding*, 3^{de} ed., Londen, Sweet and Maxwell, 2013, 542-543; I. CARR, *International trade law*, 5^{de} ed., Londen, Routledge, 2014, 364.

⁴¹. BGH 25 maart 2004, I ZR 205/01, *transpR* 04, 309; K.H. THUME, *Kommentar zur CMR*, 710.

⁴². R. JANSEN, H. ZWIJENBERG, I. BLANKERS en J. DE KRUIFF, "Truck platooning, driving the future of transportation", *TNO*, februari 2015, 16.

⁴³. Zie bv. het Elektriciteitsarrest (HR 23 mei 1921, *NJ* 1921, 564) waar rechtspraak zich moest uitspreken over de vraag of elektriciteit als een goed kan worden beschouwd.

Afdeling 1. Platooningovereenkomst beheerst door vervoerregimes?

23. In tegenstelling tot de eerste vragen, is bij deze laatste vraag het onderscheid tussen nationaal en internationaal vervoer potentieel van belang. Hoewel de wegvervoerwet⁴⁴ het aansprakelijkheidsregime van CMR toepasselijk verklaart op overeenkomsten voor nationaal vervoer, geldt deze verwijzing niet voor artikel 1 CMR, dat de toepasselijkheidsregels van het verdrag regelt. Toepasselijkheid van het verdragsrechtelijk regime inzake aansprakelijkheid bij nationaal vervoer is dan ook onderworpen aan de vervulling van de toepasselijkheidsvoorwaarden van de wegvervoerwet zelf. Deze wet is echter toepasselijk op “het vervoer van goederen over de weg tegen vergoeding verricht door middel van een voertuig of een sleep”⁴⁵. Onder Titel VIII “Vervoer”, bepaalt artikel 51, § 1 dan dat de bepalingen van CMR “ook van toepassing [zijn] op het nationaal vervoer van goederen over de weg”. De vervoerovereenkomst is dan ook de aanknopingsfactor voor de toepasselijkheid van beide regimes. Geen van beiden bevat echter een definitie van de vervoerovereenkomst.

24. In de rechtsleer wordt een vervoerovereenkomst gedefinieerd als een overeenkomst waarbij de vervoerder zich ertoe verbindt de goederen te vervoeren en op de bestemming af te leveren⁴⁶. Terwijl het duidelijk lijkt dat de leider, wanneer hij louter functioneert als snelheidsregelaar en slechts de longitudinale controle over het voertuig heeft, niet de verbintenis aangaat de goederen af te leveren, is de situatie anders wanneer hij de laterale controle heeft en dus de volledige controle over het voertuig overneemt⁴⁷. Bepalend

daarbij is de vraag of er sprake is van een vervoerovereenkomst van zodra er sprake is van *aansturing* door de vervoerder, dan wel of een dergelijke kwalificatie ook *aandrijving* vereist. Deze vraag was steeds een *non-issue*. Een fysieke link tussen het vervoerde goed (bv. de oplegger) en de trekker was tot op heden immers onontbeerlijk. Het Hof van Cassatie oordeelde in een arrest van 1990, dat indien die link er is, de overeenkomst voor vervoer van – *in casu* – een oplegger, als een aan CMR onderworpen overeenkomst moet worden beschouwd⁴⁸. Bij platooning is er echter slechts een virtuele link tussen de voertuigen. Daarbij is het antwoord op deze vraag in nationaal en internationaal recht niet noodzakelijk gelijk, nu CMR verdragsautonoom moet worden geïnterpreteerd⁴⁹. Na eerst in te gaan op de mogelijke toepasselijkheid van CMR en de wegvervoerwet, wordt in een laatste hoofdstuk stilgestaan bij de gevolgen in het Nederlands intern recht. Daar biedt artikel 8:1080 BW immers een schoolvoorbeeld van hoe bepaalde bepalingen soms door technologische ontwikkelingen aan belang winnen in een context die helemaal niet beoogd werd bij de totstandkoming.

§ 1. Platooning onder CMR?

25. CMR bepaalt slechts dat het vervoer moet geschieden door middel van voertuigen, maar het vereist niet uitdrukkelijk dat er een fysieke band moet bestaan tussen voertuig en lading. Dat sluit evenwel niet uit dat deze impliciet in het door CMR gebruikte begrip vervoer omvat zit. Verdragsautonome uitleg van dit begrip moet conform de interpretatieregels van het Weens Verdrag betreffende het verdragenrecht⁵⁰ gebeuren op basis van de gewone betekenis van de woorden in hun context⁵¹, rekening houdende met het doel

44. Wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn nr. 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg (*BS* 18 februari 2014, p. 13.108 (de wegvervoerwet)).

45. Art. 2.1 wegvervoerwet.

46. R. RODIÈRE, *Droit des transports terrestres et aériens*, Parijs, Dalloz, 1977, 228; zie ook R. RODIÈRE en B. MERCADAL, *Droit des transports terrestres et aériens*, 4^{de} ed., Parijs, Dalloz, 1984, 172; P. LE TOURNEAU, “Contrat de transport”, *Rép. Civ. Dalloz* 2007, 2 (volgens de definitie van LE TOURNEAU “Par le contrat de transport, un prestataire s’engage, moyennant une rémunération, à déplacer une marchandise, un engin ou une personne, selon un mode de locomotion déterminé, d’un point à un autre (ou à les reconduire au lieu de départ), et alors qu’il a la maîtrise de l’opération.”); J. PUTZEYS, *Le contrat de transport routier de marchandises*, Brussel, Bruylant, 1981, 13.

47. Voor een overzicht van de mogelijke design van de taakverdeling bij platooning, zie: R. JANSEN, H. ZWIJNBERG, I. BLANKERS en J. DE KRUIFF, “Truck platooning, driving the future of transportation”, *TNO*, februari 2015, 6.

48. Cass. 2 februari 1990, *Arr. Cass.* 1989-90, 722, *Pas.* 1990, I, p. 648, *RHA* 1991, 98, *TBH* 1990, 626, *JT* 1990, 740.

49. C. DEBATTISTA, “Carriage conventions and their interpretation in English courts”, *JBL* 1997, (130) 132; K.F. HAAK, “Uniform vervoerrecht: verwezenlijking en beperking” in F. DE LY, K.F. HAAK en W.H. VAN BOOM, *Eenvormig bedrijfsrecht, realiteit of utopie?*, Den Haag, Boom Juridische Uitgevers, 2006, (183) 200; A.M. TAYTELBAUM, “Uniforme uitleg van de Hague (Visby) Rules in de praktijk”, *TVR* 2006, 39.

50. Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht, Wenen, 23 mei 1969 (hierna WVV). Zie voor toepassingen van dit verdrag in CMR-zaken: Cass. 30 maart 2003, *Pas.* 2000, I, p. 214, *Arr. Cass.* 2000, 214, *ETL* 2000, 392 (in dit arrest m.b.t. de invulling van art. 29 CMR verwees het Hof van Cassatie uitdrukkelijk naar de door WVV ingestelde hiërarchie tussen de verschillende interpretatiemiddelen). Voor Duitsland: BGH 10 oktober 1991, *BGHZ*, 115, 299, *NJW* 1992, 621, *RIW* 1992, 318 (in dit arrest past het BGH bij de interpretatie van art. 21 CMR de regels van het WVV toe). Voor UK: F HoL 10 juli 1980, *Fothergill / Monarch airlines Ltd.* [1980] AC 251; [1980] *All ER* 696 [1980] 2 *Lloyd’s Rep.* 295.

51. Art. 31 WVV; W. CZAPSKI, “Application et interprétation de la convention CMR à la lumière du droit international”, *RDU* 2006, (545) 556 (de gewone betekenis is in principe niet de specifieke juridische betekenis, maar de betekenis die aan de woorden toekomt in het gewone taalgebruik); M.F. STURLEY, “International uniform laws in national courts: the influence of domestic law in conflicts of interpretation”, *Va. JIL* 1986-87, (729) 741 (Sturley wijst erop dat het feit dat de gewone betekenis van woorden in verschillende rechtstelsels uiteen kan lopen één van de belangrijke oorzaken van het gebrek aan uniforme interpretaties is).

van het verdrag⁵², eventueel⁵³ met de verdragsvoorbereidingen en de context waarin het verdrag gesloten werd⁵⁴. Op dit punt zijn deze verdragsvoorbereidingen vanzelfsprekend nutteloos, nu niemand op deze vraag kon anticiperen bij de totstandkoming van CMR. Het *Larousse*⁵⁵ *Woordenboek* verwijst naar “*deplacer*” en “*porter*”, wat aandrijving lijkt te veronderstellen. Op basis van deze definitie lijkt aansturing dus niet voldoende. Ook bestaande doctrine lijkt te aanvaarden dat opdat er sprake is van een vervoerovereenkomst in de zin van CMR, het voertuig zich op eigen kracht moet voortbewegen⁵⁶. Daarmee zouden platooningovereenkomsten dus ook buiten het toepassingsgebied van CMR vallen.

26. Vermits onbemand vervoer en ook platooning recente technieken zijn, lijkt geenszins uit te sluiten dat deze gewone betekenis zal wijzigen, waardoor de focus meer komt te liggen op het naar de bestemming brengen van de goederen. Met de opkomst van het onbemand vervoer, lijkt dat zeker niet ondenkbeeldig. Indien dit gebeurt, is CMR dwingend toepasselijk op de verhouding tussen leider en volgvoertuigen, voor zover het gaat om vervoer tegen vergoeding. De mogelijkheid tot opname van contractuele clausules is in dergelijke situaties beperkt tot waardeaangifte (art. 24 CMR) of aangifte van een bijzonder belang bij aflevering (art. 26 CMR).

§ 2. Platooning in het intern recht?

27. Nu in de voorbereidende werken niets vermeld staat over de vraag of aandrijving constitutief is voor een kwalificatie als vervoerovereenkomst⁵⁷, en deze vraag ook in rechtspraak nog niet aan bod kwam, lijkt ook hier slechts de gewone betekenis van de woorden doorslaggevend te zijn. Daarbij is de definitie in het *Standaard Woordenboek* in dit opzicht wel interessant: bij de definitie van vervoeren zegt het woordenboek “Van de ene naar de andere plaats overbrengen”, de definitie van overbrengen is “brengen” en brengen wordt gedefinieerd als “vervoeren, geleiden naar een bepaalde plaats”. Platooning voldoet daarbij in de meest ontwikkelde vorm wel aan geleiden en zou daarmee dus ook onder deze definitie en dus ook het toepassingsgebied van de wet kunnen vallen.

28. Indien de wegvervoerwet daarentegen niet toepasselijk is, kan ook de vervoerwet van 1891⁵⁸, die suppletief aan de wegvervoerwet van toepassing is, geen toepassing vinden. Deze wet is immers net als de wegvervoerwet, van toepassing op vervoerovereenkomsten⁵⁹.

§ 3. Platooning in het Nederlands recht

29. In tegenstelling tot wat het geval is voor CMR en de Belgische wegvervoerwet, worden platooningovereenkomsten

⁵² Art. 31 Weens Verdragenverdrag; “reports of the International Law commission on the second part of its 17th session and on its 18th session”, *Y. B. Int'l Comm.* 'n 1966, 220 (“The starting point of the interpretation is the elucidation of the meaning of the text, not an investigation ab initio into the intention of the parties.”); P. DE MEIJ, “Interpretatie van verdragen van uniform vervoerrecht”, *ETL* 1998, (607) 611. Zie ook voor wat betreft de interpretatie van HV A.M. TAYTELBAUM, “Uniforme uitleg van de Hague(Visby) Rules in de praktijk”, *TVR* 2006, (39) 40 en 42; W. TETLEY, “Interpretation and construction of the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules”, *JIML* 2004, 30-70; voor de interpretatie van MV: G. POKRANT, “II. Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im Internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen 1999; MÜ) Vorbemerkung” in C. T. EBENROTH, K. BOUJONG, D. JOOST en L. STROHN, *Handelsgesetzbuch*, 2^{de} ed., München, Beck, 2009, nr. 20; en voor de interpretatie van CMR: M. CLARKE, “A multimodal mix-up”, *JBL* 2002, (210) 212-213; M.A. CLARKE, “Interpretation of the CMR”, *NTHR* 2006, (32) 33; P. DE MEIJ, *Samenloop van CMR-verdrag en EEX-verordening*, Deventer, Kluwer, 2003, 36-37; W. CZAPSKI, “Application et interprétation de la convention CMR à la lumière du droit international”, *RDU* 2006, (545) 558; M.A. CLARKE, “National judges facing gaps in the CMR: British case-law”, *RDU* 2006, (633) 636; E. KRINGS, “CMR: examen de la jurisprudence des Cours de cassation de France et de Belgique, et du Hoge Raad des Pays-Bas (I^{re} partie)”, *RDU* 1999, (140) 142.

F.A. MANN, “Uniform statutes in English law”, *LQR* 1983, (376) 381 (“Perhaps the Vienna Convention intends to express two different aspects of interpretation, namely in the first place the object or purpose of unification, which the treaty as a whole undoubtedly pursues, and secondly the object and purpose of the particular provision the terms of which fall to be construed.”).

⁵³ Zie over dit aanvullend karakter bv. E. CRIDDLE, “The Vienna Convention on the Law of Treaties in U. S. Treaty interpretation”, *Va J. Int'l L.* 2003-04, (431) 441. (“No matter how one spins Article 32, the provision clearly anticipates that courts will privilege a text’s ‘ordinary meaning’ over insights.”). Zie voor een uitgebreide bespreking van deze aanvullende middelen, die het bestek van dit werk ver te buiten gaat: O. DÖRR, “Supplementary means of interpretation” in O. DÖRR en K. SCHMALENBACH (eds.), *Vienna Convention on the law of treaties, a commentary*, Heidelberg, Springer, 2012, 571-587.

⁵⁴ Art. 32 WVV.

⁵⁵ De officiële taal van CMR is het Frans, daarom wordt gekeken naar de Franse betekenis van deze begrippen.

⁵⁶ K.H. THUME, “Kommentar zur CMR”, 2^{de} ed, *RIW* 2007, 86.

⁵⁷ Wetsontwerp van 23 januari 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn nr. 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg, *Parl.St.* Kamer, 53-2612/001, 43.

⁵⁸ Wet van 25 augustus 1891 houdende herziening van de titel van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoerovereenkomst (*BS* 26 augustus 1891).

⁵⁹ E. STEVENS en R. HENNING, *Le contrat de transport*, 1^{ste} ed., Brussel, Editions Lesigne, 1931, 13 (“Tout contrat ayant pour objet essentiel le transport d’une personne ou d’une chose est régi par la loi du 25 août, (...) un transport complexe, comprenant du camionnage, un transport terrestre ou fluvial, un transport maritime, des manutentions, tombera sous l’application de notre loi du 25 août 1891.” Stevens verwijst hierbij naar Kh. Brussel 24 juni 1929, *JCB* 1929, 346). Zie ook bv. L. FREDERICQ, *Handboek van het Belgisch handelsrecht*, Brussel, Bruylant, 1980, 189.

sten uitdrukkelijk uitgesloten uit Titel 13 van Boek 8 BW. Artikel 8:1080 BW bepaalt in lid 3 immers dat “een overeenkomst, waarbij de ene partij zich tegenover de andere partij verbindt een voertuig te besturen, dat hem daartoe door die andere partij ter beschikking is gesteld, is niet een overeenkomst van vervoer in de zin van deze titel”. Daarmee lijkt dit artikel zowaar een platooningbepaling *avant la lettre* te zijn. Een lezing van de *memorie van toelichting* leert echter, dat deze bepaling niet voortvloeit uit een visionaire ingesteldheid van de wetgever, maar eerder een klassiek voorbeeld is van hoe wetgeving soms door maatschappelijke ontwikkelingen buiten de beoogde habitat treedt. Bedoeling van deze wetgeving was immers om chauffeurs die hulp bieden, niet aan de aansprakelijkheid als vervoerder te onderwerpen⁶⁰. Dat neemt niet weg dat gezien de duidelijke bewoordingen van dit artikel ook platooning onttrokken wordt aan het toepassingsgebied van dit hoofdstuk.

30. De *memorie van toelichting* bij artikel 8:1080 lijkt bovendien bijkomend te suggereren dat overeenkomsten die onder artikel 8:1080, lid 3 vallen, niet als vervoerovereenkomst kunnen worden gekwalificeerd. De *MvT* bepaalt immers dat: “In deze terbeschikkingstelling door de wederpartij van hem, die het besturen van dat voertuig op zich neemt, is het onderscheidende criterium tussen de vervoerovereenkomst en de hier bedoelde overeenkomst gelegen” en verder “Zij zullen derhalve door het gemeen recht worden beheerst.”⁶¹.

Afdeling 2. Andere mogelijke kwalificaties?

31. Bij gebrek aan een toepasselijke *lex specialis*, is het gemeen recht hier van toepassing. In dit kader is het interessant om de analogie met de loods te onderzoeken. Vermits de chauffeur aan boord is van het voertuig en de besturing steeds kan overnemen⁶², vertoont deze overeenkomst namelijk grote gelijkenissen met de loodsenovereenkomst. Artikel 8 van het loodsendecreet⁶³ bepaalt immers dat: “Zowel bij het verstrekken van loodsadvies bij het gewone loodsen, als bij het loodsen op afstand, treden de loodsen op als raadgever van de gezagvoerder. Alleen deze laatste is meester over de leiding en de manoeuvres van het vaartuig. De loodsen kunnen ter uitvoering van hun opdracht, maar wel onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de gezagvoerder, alle door de gezagvoerder nuttig of nodig geachte en eventueel zelfs stilzwijgend gedoogde intellectuele en materiële handelingen verrichten, met inbegrip van

handelingen die betrekking hebben op aspecten van de eigenlijke navigatie.”

32. De functie van de loods vertoont daarmee grote gelijkenissen met die van de leider in de platooning, althans tot platooning zich zo ver heeft ontwikkeld dat de chauffeurs van de volgvooertuigen werkelijk niet meer betrokken zijn bij de besturing van het voertuig. Op aansprakelijkheidsvlak voorziet de loodswet hier in een zeer verregaande exoneratie van aansprakelijkheid: artikel 3(*bis*) van de loodswet bepaalt immers dat de loodsdienst volledig ontheven is van enige aansprakelijkheid en de persoonlijke aansprakelijkheid van de loods slechts in gedrang komt bij opzet of grove fout en dan nog slechts tot aan een limiet. Bij gebrek aan dwingend toepasselijke regels zou een analoge regeling kunnen worden opgenomen in de platooningovereenkomst⁶⁴.

Afdeling 3. Synthese en gevolgen?

33. Het is niet ondenkbeeldig dat indien een dubbele evolutie zich voltrekt, zowel CMR als de wegvervoerwet toepasselijk worden op platooningovereenkomsten. Eerst en vooral is daartoe een verdere technologische ontwikkeling vereist, waarbij de leider effectief de besturing van het volgvooertuig overneemt. Daarnaast is ook een evolutie van de gewone betekenis van het woord vervoeren vereist, waarbij de aansturing bepalend wordt en niet de aandrijving. Indien CMR of de nationale wegvervoerwet van toepassing zijn, is het CMR aansprakelijkheidsregime dwingend van toepassing en zijn contractuele clausules slechts in zeer beperkte mate mogelijk⁶⁵. In geval van niet-toepasselijkheid van CMR daarentegen is het gemeen recht toepasselijk en is aansprakelijkheid dus principieel onbeperkt, maar is anderzijds verregaande exoneratie mogelijk.

§ 1. Hypothese I: toepasselijkheid CMR

34. In geval van de toepasselijkheid van het CMR-aansprakelijkheidsregime op de platooningovereenkomst, moet de leider beschouwd worden als vervoerder en de volgvrachtwagens als vervoerde lading. De leider zal in dergelijke situatie dus vermoed worden aansprakelijk te zijn voor schade tijdens de platooning, zowel aan de volgvrachtwagen zelf als aan diens lading (art. 17 CMR). Mogelijke excepties moeten in dergelijke situatie analoog worden geïnterpreteerd aan de huidige rechtspraak omtrent door de ladingbelanghebbende beschikbaar gestelde opleggers⁶⁶. Zowel een eigen

⁶⁰. *MvT* 15966, *Parl. Gesch.*, 8, p. 1022.

⁶¹. *MvT*, 15966, *Parl. Gesch.*, 8, p. 1022.

⁶². R. JANSEN, H. ZWIJENBERG, I. BLANKERS en J. DE KRUIFF, “Truck platooning, driving the future of transportation”, *TNO*, februari 2015, 5.

⁶³. Decreet van de Vlaamse regering van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods, bootman en diepzeeloods (*BS* 5 september 1995, p. 25.328).

⁶⁴. Zie hierover *infra*, randnrs. 38 en 39.

⁶⁵. Art. 41 CMR.

⁶⁶. Zie vn. 48.

defect van de volgvrachtwagen of de schuld van de vervoerder of chauffeur van de volgvrachtwagen (art. 17, lid 2) als de slechte belading (art. 17, lid 4, c)) ervan kunnen dan ook de leider bevrijden van aansprakelijkheid.

35. Indien schade optreedt zonder dat er onderweg een belangrijk incident is geweest, gaat de leider in de praktijk echter nagenoeg steeds aannemelijk kunnen maken dat de schade reeds aanwezig was bij inontvangstneming (het moment dat het volgvoertuig de platoon vervoegde) dan wel dat één van de bijzondere risico's aan de basis lag van de schade. Voor zover de leider hier aannemelijk kan maken dat bijvoorbeeld een slechte belading aan de basis lag van de schade, zal het volgvoertuig het tegenbewijs moeten leveren (art. 17, lid 4, *jo* 18, 2. CMR). Daarom is de aanwezigheid van een *black box* bij platooning ook belangrijk. Indien die aanwezig is, kan de bestuurder van het volgvoertuig bewijzen dat er bijvoorbeeld abnormale remmanoeuvres of zeer bruske koerswijzigingen plaats vonden en daarmee trachten het bewijs van artikel 18, lid 2 *in fine* te leveren. Sowieso moet daarbij rekening worden gehouden met de omstandigheden dat rechtspraak oordeelt dat bruske remmanoeuvres ontegensprekelijk deel uitmaken van het vervoer, waardoor de ladingbelanghebbende bij de belading hier rekening mee moet houden⁶⁷. Bovendien is een gepaste belading, net zoals dat geldt voor verpakking, een belading die geschikt is voor het overeengekomen vervoer⁶⁸. Indien platooning wordt overeengekomen, moet het volgvoertuig hier dan ook rekening mee houden bij het bepalen van de belading. De standaard bij de beoordeling van de geschiktheid van belading is hier dan ook niet de geschiktheid voor normaal vervoer, maar wel die voor normale platooning.

36. Indien de leider er niet in slaagt aannemelijk te maken dat een bijzonder risico bijdroeg aan de schade of het volgvoertuig succesvol het tegenbewijs levert, is de leider dwingend aansprakelijk ten belopen van 8,33 SDR per kilogram of het aangegeven bedrag of bijzonder belang bij aflevering. Daarbij moet het volgvoertuig zelf in deze situatie ook als onderdeel van de lading worden beschouwd, waardoor hiervoor dus ook schadevergoeding ten belope van 8,33 SDR per kilogram verschuldigd is.

§ 2. Hypothese II: aanbevelingen voor contractsluiting bij niet-toepasselijkheid CMR

37. Bij gebrek aan dwingend toepasselijk recht, herleeft de partijautonomie. Wij beperken ons hier tot twee suggesties voor contractsluiting, die in het bijzonder de risicoverdeling tussen leider en volgvoertuigen betreffen. Deze risicoverdeling bepaalt vanzelfsprekend mee de door de verschillende

partijen te eerbiedigen zorgvuldigheidsstandaard. Een mogelijkheid daarbij is vanzelfsprekend om contractueel CMR toepasselijk te verklaren. Toch maakt de specifieke aard van de platooningovereenkomst het wenselijk om te voorzien in een andere regeling. Dat is in het bijzonder het geval voor wat betreft aansprakelijkheid en schadevergoeding.

A. Aansprakelijkheid

38. Bij het bepalen van een evenwichtige risicoverdeling tussen volgvoertuigen en leider, is het relevant of chauffeurs van de volgvoertuigen, die wel aanwezig zijn in de cabine ook effectief steeds kunnen ingrijpen. Het antwoord op deze vraag is afhankelijk van het design van het platooningssysteem.

39. Indien de chauffeurs in de volgvoertuigen effectief een interventiemogelijkheid hebben, kunnen zowel leider als chauffeurs van volgvoertuigen een ongeval verhinderen. In dergelijke situatie lijkt een aansprakelijkheidsvermoeden zoals dat onder CMR bestaat, te verregaand voor de aansprakelijkheid van de leider. Een foutaansprakelijkheid lijkt dan ook aangewezen. Een mogelijk model kan daarbij de loodsenaansprakelijkheid zijn. Zo zou de leider contractueel slechts aansprakelijk gesteld kunnen worden voor opzet of grove schuld. Een dergelijke bepaling legt het risico in belangrijke mate bij de individuele volgvoertuigen in plaats van bij de leider. Het is daarbij aanbevolen om bij de technische ontwikkeling van platooning ook rekening te houden met mogelijke bewijsproblemen bij schade. Opnieuw zal gebruik van een *black box* wenselijk zijn om het anders moeilijke bewijs van opzet of zware fout te leveren.

40. Indien de rol van de chauffeurs in de volgvoertuigen kleiner wordt of tijdens de platooning zelfs volledig verdwijnt, dient vanzelfsprekend ook deze aansprakelijkheidsstandaard te evolueren en wordt ook een aansprakelijkheidsvermoeden in hoofdte van de leider verdedigbaar. Bij gebreke hiervan zal de chauffeur van het volgvoertuig, hoewel dit technisch mogelijk is, immers nog steeds geen rusttijden kunnen nemen tijdens het vervoer, vermits hij het risico draagt voor schade tijdens platooning indien hij niet ingrijpt. In dergelijke situatie wordt de rol van de leider ook effectief gelijk aan die van de vervoerder onder de vervoerovereenkomst, nu hij de controle over de goederen volledig overneemt. Individuele chauffeurs kunnen dan wel zelfstandig beslissen om de platoon te verlaten⁶⁹, maar ook bij klassiek vervoer kan de ladingbelanghebbende instructies geven aan de vervoerder tijdens het vervoer.

⁶⁷ Zie bv. Gent 19 november 2003, www.cass.be; Kh. Turnhout 3 oktober 2011, *TBH* 2012, 831.

⁶⁸ K.H. THUME, *Kommentar zur CMR*, 2^{de} ed., Frankfurt am Main, *RIW*, 2007, 422-423. Zie ook M.A. CLARKE, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 6de ed., Londen, Informa, 2014, 261.

⁶⁹ R. JANSSEN, H. ZWIJENBERG, I. BLANKERS en J. DE KRUIJFF, "Truck platooning, driving the future of transportation", *TNO*, februari 2015, 5.

B. Schadevergoeding

41. Bij een schadegeval is er een potentieel grote aansprakelijkheidsblootstelling voor de leider. Onder het gemeen recht is integrale vergoeding van geleden schade en gederfde winst de regel (art. 1149 BW). Bijgevolg zou de wegvervoerder wiens voertuig beschadigd raakt ook vergoeding voor gebruiksderving kunnen vragen. Wanneer de leider slechts aansprakelijk is bij opzet of grove fout, is een dergelijke hoge schadevergoeding niet noodzakelijk problematisch, maar dat is anders wanneer contractueel een gewone foutaansprakelijkheid of zelfs aansprakelijkheidsvermoeden wordt overeengekomen. Een beperkte schadevergoeding is dan ook wenselijk om de aansprakelijkheidsblootstelling beheersbaar te maken. Omgekeerd kan in bepaalde omstan-

digheden de kilolimiet eventuele vergoeding van de wegvervoerder voor schade aan de volgvoertuigen te sterk ondermijnen.

42. In dit kader biedt artikel 30.3 COTIF-CIM mogelijkere wijze een evenwichtig alternatief⁷⁰. Bij vervoer van op eigen wielen rijdend spoorwegmateriaal is de schadevergoeding overeenkomstig dit artikel beperkt tot de dagwaarde van het voertuig. Naar analogie zou bij platooning een schadevergoeding kunnen worden bedongen die overeenkomt met de dagwaarde van het voertuig, meer de waarde van de in het voertuig aanwezige goederen, begrensd tot 8,33 SDR/kg. Een dergelijke clause zou ook indien CMR dwingend toepasselijk is op de overeenkomst geldig zijn, vermits het in dat geval gaat om een waardeaangifte⁷¹.

CONCLUSIE

43. Hoewel platooning een nieuwe technologie is, blijkt in de relatie tussen de ladingbelanghebbende en de vervoerder toepassing van de klassieke regels slechts in beperkte mate aanleiding te geven tot onzekerheid. In de relatie tussen leider en volgvoertuigen bestaat daarentegen veel meer onduidelijkheid over de gevolgen bij platooning, zeker bij een verdere ontwikkeling waarbij de leider effectief de besturing van de volgvoertuigen volledig overneemt.

44. In de relatie tussen ladingbelanghebbende en vervoerder moet op twee belangrijke punten de evolutie in rechtspraak worden afgewacht om de gevolgen van platooning te kunnen inschatten. Een eerste onzekerheid betreft de kwalificatie van de andere volgvrachtwagens als hulppersonen bij een netwerksysteem. Deze vraag is vanzelfsprekend belangrijk omdat bij een bevestigend antwoord, een fout van deze andere volgvrachtwagens in de weg kunnen staan aan een succesvol beroep op overmacht om zo aan aansprakelijkheid te ontkomen door de vervoerder. Een tweede belangrijke bron van onzekerheid betreft de vraag hoe de rechtspraak het gebruik van platooning op zich zal evalueren bij het beoordelen van de vraag of uiterste zorgvuldigheid werd gehanteerd.

45. Voor wat betreft de relatie tussen leider en volgvoertuigen, die met name relevant is indien zij niet tot dezelfde onderneming behoren, blijkt het bestaand juridisch kader

veel minder toereikend. Hier rijzen dan ook zeer veel vragen. Een eerste belangrijke vraag betreft de kwalificatie van een platooningovereenkomst als vervoerovereenkomst. Deze vraag bepaalt de toepasselijkheid van het volledig vervoerrecht. Hoewel de platooningovereenkomst ver afstaat van de klassieke vervoerovereenkomst, moet voor de toepasselijkheid van vervoerregimes worden afgewacht hoe rechtspraak deze overeenkomst zal kwalificeren. De slechtst mogelijk situatie zou daarbij zijn dat rechtspraak in verschillende landen ter zake een tegenstrijdige visie ontwikkelt. In dergelijke situatie zou het immers afhankelijk zijn van de bevoegde rechter, die onder CMR niet exclusief kan worden gekozen (art. 31 CMR), of de partijclausules omtrent aansprakelijkheid stand houden.

46. Wellicht zal commercieel gebruik van platooning op de Belgische wegen nog even op zich laten wachten. Wetgever en sector mogen echter niet, zoals dat het geval was bij bijvoorbeeld onbemande luchtvaartuigen, wachten met het creëren van een juridisch kader tot deze techniek omnipresent is. Een anticiperende opstelling laat immers toe om bij de ontwikkeling van de technologische design ook rekening te houden met de juridische implicaties. De ontwikkeling van standaardcontracten kan dan weer mogelijke weerstanden omwille van de eventuele risicoblootstelling neutraliseren. Op die manier kan juridische ontwikkeling ook fungeren als katalysator van platooning in de praktijk.

⁷⁰. Protocol van Vilnius houdende wijziging van het verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, 3 juni 1999, aanhangsel B (Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen) (BS 30 augustus 2007).

⁷¹. Art. 24 CMR.